Tweede Kamer der Staten-Generaal

2

Vergaderjaar 2015–2016

Aanhangsel van de Handelingen

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

2041

Vragen van de leden **Visser** en **Remco Dijkstra** (beiden VVD) aan de Minister en Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over *het bericht «luchtkwaliteit in gevaar door 130 km/uur»* (ingezonden 11 februari 2016).

Antwoord van Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus** (Infrastructuur en Milieu) mede namens de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu (ontvangen 25 maart 2016). Zie ook Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2015–2016, nr. 1797.

Vraag 1
Heeft u kennisgenomen van het bericht «Luchtkwaliteit in gevaar door 130 km/uur»?[1]

Antwoord 1
Ja.

Vraag 2
Klopt het uitgangspunt nog steeds dat de snelheid op de snelwegen alleen verhoogd wordt als het past binnen de verkeersveiligheids- en milieunormen? Kunt u bevestigen dat de per 5 februari ingegane snelheidsverhogingen en de voorgenomen snelheidsverhoging op de A2 alle passen binnen de daartoe gestelde veiligheids- en milieunormen?

Antwoord 2
De snelheidsverhogingen van 5 februari zijn – evenals voorgaande snelheidsverhogingen – getoetst aan randvoorwaarden van veiligheid en milieu. Zowel het ontwerpverkeersbesluit als het verkeersbesluit zijn gepubliceerd in de Staatscourant. Hierbij zijn verwijzingen geplaatst naar de website www.platformparticipatie.nl waar de bijbehorende rapporten kunnen worden gedownload. Uit de onderzoekrapportages blijkt dat op geen enkel traject de milieunormen worden overschreden na de snelheidsverhoging.

[1] http://www.volkskrant.nl/wetenschap/luchtkwaliteit-in-gevaar-door-130-kilometer-per-uur~a4238729/

ah-tk-20152016-2041
ISSN 0921 - 7398
’s-Gravenhage 2016

Vraag 3 en 4
Is er in 2012, 2013, 2014 en 2015 sprake geweest van een overschrijding van de Europese luchtkwaliteitsnormen langs de Nederlandse snelwegen? Zo ja, in welke mate en langs welke snelwegen inclusief de op dat moment daar geldende maximale snelheid? Heeft u de verwachting dat de normen in 2016 langs de snelwegen zullen worden overschreden?
Kunt u een overzicht geven van de jaarlijkse overschrijdingen van de Europese luchtkwaliteitsnormen, vanaf 2009 tot 2016, langs de Nederlandse snelwegen? Kunt u bij eventuele overschrijdingen per jaartal aangeven wat de geldende maximale snelheid op deze plekken was (80 km/uur, 100 km/uur, 120 km/uur en/of 130 km/uur weg)?

Antwoord 3 en 4
In de bijlage[2] vindt u per jaar voor zowel stikstofdioxide (NO_2) als fijnstof (PM_{10}) een kaartbeeld met daarop aangegeven de punten langs snelwegen waar een overschrijding van de Europese norm was geconstateerd. Voor de jaren 2009 t/m 2014 zijn monitoringsgegevens van het gepasseerde jaar weergegeven. Voor 2015 zijn prognose berekeningen beschikbaar. De monitoringsgegevens over het gepasseerde jaar 2015 komen beschikbaar bij de reguliere NSL rapportage in december van dit jaar.
Voor NO_2 zijn op de kaart punten langs snelwegen weergegeven met een berekende jaargemiddelde waarde hoger dan 40 g/m^3. Dit is de norm per 1/1/2015, tot die tijd gold, in verband met verkregen derogatie, een norm van 60 g/m^3. De norm van 60 g/m^3 is na 2010 langs het hoofdwegennet niet overschreden. In 2009 en 2010 was dit op drie punten wel het geval.
Voor PM_{10} zijn op de kaart punten langs snelwegen weergegeven met een berekende jaargemiddelde waarde groter dan 31,2 g/m^3 [3]. De prognose gegevens voor 2016 zijn eind dit jaar beschikbaar.

Vraag 5
Is er een voorgeschreven nationale dan wel internationale methodiek om de effecten van de maximumsnelheid op de luchtkwaliteit te berekenen? In hoeverre wordt de gehanteerde onzekerheidsmarge bij deze methoden (wetenschappelijk) aanvaardbaar geacht? Heeft ingenieursbureau Tauw de voorgeschreven methodiek gevolgd in de onderzoeken ten behoeve van de per 5 februari jl. ingevoerde en voorgenomen snelheidsverhogingen?

Antwoord 5
In de Regeling Beoordeling Luchtkwaliteit (RbL2007) is vastgelegd hoe de luchtkwaliteit te meten, berekenen en beoordelen. De Rbl2007 is in overeenstemming met de toepasselijke Europese regelgeving op dit gebied. Het RIVM beheert en valideert het luchtmodel, maakt en onderhoudt de Rekentool alsmede de Monitoringstool, die gebruikt worden voor het NSL, en waarborgt dat deze voldoen aan de RbL2007. Ingenieursbureau Tauw heeft in opdracht van RWS van deze instrumenten gebruik gemaakt. De gevolgde methodiek inclusief de bijbehorende onzekerheidsmarges is een door de Raad van State geaccepteerde werkwijze.

Vraag 6
Welk rapport ligt er ten grondslag aan de uitspraken van het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM) en TNO in de Volkskrant? Zo ja, kunt u dit dan toesturen? Zo nee, weet u of het RIVM en TNO hun uitspraken in het Volkskrantartikel nader kunnen onderbouwen? Zo nee, kunt u het RIVM en TNO dan vragen om schriftelijk te bevestigen dat de Europese luchtkwaliteitsnormen in Nederland langs de snelwegen worden behaald, ook met de uitgevoerde en voorgenomen snelheidsverhogingen?

---

[2] Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer
[3] Er is sprake van een overschrijding voor PM_{10} wanneer op meer dan 35 dagen de daggemiddelde waarde van 50 g/m^3 wordt overschreden. Uit metingen blijkt dat 35 dagen overschrijding correspondeert met een jaargemiddelde concentratie van 31,2 g/m^3.

Antwoord 6
Het rapport wat ten grondslag heeft gelegen aan de uitspraken van het RIVM heeft als titel «Gemeten en berekende (NO_2) concentraties in 2010 en 2011, een test van de standaardrekenmethoden 1 en 2».[4] De Staatssecretaris heeft uw Kamer, per brief op 25 april 2013[5], geïnformeerd over dit rapport.

Vraag 7
Wordt er in de huidige luchtkwaliteitsmodellen rekening gehouden met economische groeiscenario's? Zo ja, welke groeiscenario's, op welke wijze worden deze gehanteerd en hoe beoordeelt u dan de uitspraken van het RIVM en TNO in het genoemde artikel in de Volkskrant?

Antwoord 7
Economische groei wordt meegenomen in de verkeersprognoses. Voor de korte termijn wordt de KIM trendprognose gehanteerd (9,6% verkeersgroei in de periode 2015–2020 en een extra opslag van 0,5% per jaar), voor de lange termijn het ruimste groeiscenario van de WLO, Global Economy (GE).

Vraag 8
Op welke wijze wordt er in de luchtkwaliteitsmodellen rekening gehouden met de uitstoot van het verkeer? Zijn deze gebaseerd op de daadwerkelijke uitstoot van het verkeer of op de testresultaten?

Antwoord 8
Om de effecten op luchtkwaliteit ten gevolge van de snelheidsverhoging inzichtelijk te maken is uitgegaan van wettelijk voorgeschreven emissiefactoren die zijn opgesteld door TNO. Deze emissiefactoren zijn afgeleid van emissiemetingen onder praktijkomstandigheden bij verschillende snelheden, ook op wegen met een snelheidslimiet van 130 km/h. Voor voertuigtypes waarvan nog geen praktijkemissies gemeten kunnen worden, wordt door TNO een inschatting gemaakt van de emissies in de praktijk. Ondanks de tegenvallende praktijkemissies voor dieselvoertuigen is er vooralsnog sprake van een autonome verschoning van het totale wagenpark in de toekomst.
In opdracht van mijn ministerie actualiseert TNO jaarlijks de emissiefactoren voor het wegverkeer. Daarbij worden de nieuwste inzichten en resultaten van praktijkmetingen meegenomen. In de NSL monitoring en bij luchtonderzoeken ten behoeve van verkeersbesluiten en projecten wordt gerekend met de meest recente emissiefactoren. Dit waarborgt dat de effecten van eventuele toekomstige tegenvallers vroegtijdig zichtbaar worden en waar nodig maatregelen kunnen worden getroffen in het kader van het NSL.

Vraag 9
Wie voert de berekeningen uit voor de luchtkwaliteitsmodellen en valideert deze in het kader van het Nationale samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL)? Wie voert in het kader van hetzelfde NSL de daadwerkelijke metingen uit, inclusief de validatie van deze metingen? Klopt het dat dit het RIVM is en zo ja, hoe beoordeelt u dan de uitspraken van het RIVM in de Volkskrant? Is hier sprake van een persoonlijke mening van de desbetreffende medewerker?

Antwoord 9
Het RIVM voert de validatie uit van de modellen en doet de berekeningen in het kader van het NSL. Deze berekeningen worden uitgevoerd op basis van invoer van (lokale) overheden.
Voor de validatie van het NSL worden meetgegevens van het Landelijk Meetnet Luchtkwaliteit (LML) gebruikt. Het LML wordt door het RIVM beheerd en uitgevoerd. Het RIVM voert naast het LML voor verschillende stoffen indicatieve metingen uit en verricht hiermee ook de toetsing en ijking van de modellen. Er is hier geen sprake geweest van een persoonlijke mening van een medewerker.

[4] J. Wesseling, K. van Velze, R. Hoogerbrugge, L. Nguyen, R. Beijk, J. Ferreira, RIVM Rapport 680705027/2013,
[5] Vergaderjaar 2012–2013 kst. 30175 -.161

Vraag 10
Hoe rijmt u de kritiek van het RIVM in het Volkskrantartikel met de recente rapportage van het NSL uit december 2015? Wordt hiermee door het RIVM de recente rapportage in het kader van het NSL in twijfel getrokken? Zo ja, hoe beoordeelt u deze uitingen van het RIVM dan en heeft u dergelijke signalen eerder ontvangen van het RIVM? Zo ja, wanneer en wat is daar mee gedaan?

Antwoord 10
Zoals in het antwoord op vraag 5 is aangegeven, maakt en onderhoudt het RIVM de Rekentool en Monitoringstool die gebruikt worden voor het NSL en waarborgt dat deze voldoen aan de RbL2007. Ingenieursbureau Tauw heeft in opdracht van RWS van deze instrumenten gebruik gemaakt. De rapportage van het NSL 2015 wordt derhalve niet in twijfel getrokken. In het Volkskrant artikel wordt erop gewezen dat het gebruik van modellen onzekerheden kent. Uitspraken over de verwachte situatie in de toekomst kunnen echter alleen worden gedaan met modellen en het gebruik van modellen kent bepaalde generieke onzekerheden die nu eenmaal inherent zijn aan het gebruik hiervan. Het RIVM rapporteert hierover in het NSL en het rapport zoals genoemd in het antwoord op vraag 6.

Vraag 11
Kunt u de uitspraken van het RIVM en TNO in het Volkskrantartikel rijmen met pagina 58 van het NSL uit december 2015, waarin wordt gesteld dat de projecten voor het wegverkeer uit het NSL voor slechts 12% in uitvoering zijn genomen, dat het grootste deel van de ruimtelijke projecten nog niet is afgerond en dat dit kan betekenen dat eventuele emissies gerelateerd aan deze projecten pas na 2015 een effect zullen hebben op de luchtkwaliteit? Hoe staan laatstgenoemde uitspraken in verhouding met de uitspraken van het RIVM en TNO in het Volkskrantartikel?

Antwoord 11
In het NSL zijn de effecten van alle relevante (wegen)projecten al meegenomen in de invoergegevens voor de verschillende toekomstjaren. Met een vertraagde realisatie van projecten zullen ook de hieraan gerelateerde effecten op verkeersemissies zich later voordoen dan nu opgenomen in het NSL. Zoals het RIVM zelf ook stelt in de Monitoringsrapportage 2015, nemen de verkeersgerelateerde emissies behorende bij vertraagde projecten af door het schoner worden van het wagenpark. Zelfs met een verminderde daling van de emissiefactoren zoals door TNO geschetst, blijft er nog steeds sprake van een dalende trend in de verschoning van het wagenpark. De uitspraken van RIVM en TNO in het Volkskrantartikel zijn daarmee dan ook niet strijdig met pagina 58 van de NSL Monitoringsrapportage 2015.